



PM 2010: RII (Dnr 001-1303/2010)

Redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen ”Redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar” överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Näringsdepartementet har remitterat Transportstyrelsens ”Redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar” till Stockholms stad. Remisstiden sträcker sig till och med den 16 augusti 2010. Staden har medgetts visst uppskov att inkomma med svar.

Transportstyrelsen har efter beslut av regeringen den 18 februari 2010 fått i uppdrag att lämna förslag på nödvändiga författningsändringar som gör det möjligt för berörda myndigheter att reservera särskilda parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider, så att de laddplatser som nu börjar anläggas kan komma rätt målgrupp till godo.

Enligt nuvarande trafiklagstiftning finns det ingen möjlighet att på gatumark reservera parkeringsplatser för laddhybrider eller elbilar. Trafikförordningen (1998:1276) och Vägmarkesförordningen (2007:90) medger inte denna möjlighet.

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt den 14 april 2009 (Dnr T2008-340-04407) att uppdra åt trafikkontoret att hos Transportstyrelsen begära erforderliga författningsändringar för att nå upp till ambitionen att Stockholm ska vara en drivande part på miljöbilsområdet och sträva mot att bli en utsläppsfri bilstad i världsklass år 2030.

Transportstyrelsen föreslår att:

- det i 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276) införs ett nytt stycke med trafikregler för laddplats,
- det i 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen (1998:1276) införs ett bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter om att viss plats ska vara laddplats,
- det i 10 kap. trafikförordningen införs en ny 9 a § med bestämmelser om under vilka förutsättningar en plats får förklaras som laddplats,
- det i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner införs en definition av laddplats,

- det i 2 kap. 28 § vägmärkesförordningen (2007:90) införs en ny symbol för laddplats och att det i 2 kap. 30 § samma förordning i fråga om T8, *symbol-tavla*, införs bestämmelser motsvarande de som gäller för parkeringsplatser utmärkta med symbolen för rörelsehindrade.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 november 2010.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden. På grund av kort svarstid har trafikkontoret avgett ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret instämmer med synpunkterna som framförs av trafikkontoret.

Trafikkontoret anser att vid en samlad bedömning av de olika metoderna bör Transportstyrelsens valda metod genomföras. Kontoret vill dock framhålla att det hade varit bättre om såväl elbil som laddhybrid hade kunnat klassas som egna fordonsslag och därigenom öppnat för möjligheten att inrätta parkering för endast dessa fordon.

Mina synpunkter

Stockholm är ett internationellt föredöme vad gäller andelen miljöbilar. Jag anser att Stockholm ska vara en drivande part på miljöbilsområdet och sträva mot att bli en utsläppsfri bilstad i världsklass år 2030.

För att lyckas krävs det förutsättningar för ett ökat antal elbilar i staden. Det finns ett behov av att laddningsstationer för elbilar placeras ut i anslutning till parkeringsplatser för att på så sätt öka intresset hos stockholmarna att äga och köra elbil, även om de saknar garageplatser med privata laddmöjligheter.

Möjligheten att reservera parkeringsplatser för elbilar föreligger inte med nuvarande lagstiftning. Den 16 december 2008 gav trafik- och renhållningsnämnden trafikkontoret i uppdrag att återkomma till nämnden med förslag på lagstiftningsförändringar som krävs. Detta uppdrag resulterade i att staden uppvaktat regeringen i frågan vilken i sin tur agerade genom att ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågan. Vi välkomnar Transportstyrelsens förslag, men delar kontorets synpunkter att det hade varit mera praktiskt om elbilar och laddhybrider kunnat klassas som egna fordonsslag. Detta för att ge förutsättning för parkering av dessa fordon utöver laddningstillfället.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen ”Redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar” överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 9 september 2010

ULLA HAMILTON

Bilaga

Remiss av Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Vi välkomnar att kommunerna nu får möjlighet att reservera särskilda laddplatser för elbilar. Lagstiftningen bör göras om så att det även blir möjligt att reservera särskilda parkeringsplatser för bilpoolsbilar för att stimulera övergång till bilpooler.

ÄRENDET

Näringsdepartementet har remitterat ”Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar” till Stockholms stad för att lämna synpunkter.

Transportstyrelsen har efter beslut av regeringen den 18 februari 2010 fått i uppdrag att lämna förslag på nödvändiga författningsändringar som gör det möjligt för berörda myndigheter att reservera särskilda parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider, så att de laddplatser som nu börjar anläggas kan komma rätt målgrupp till godo.

Enligt nuvarande trafiklagstiftning finns det ingen möjlighet att på gatumark reservera parkeringsplatser för laddhybrider eller elbilar. Trafikförordningen (1998:1276) och Vägmärkesförordningen (2007:90) medger inte denna möjlighet.

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt den 14 april 2009 (Dnr T2008-340-04407) att uppdra åt trafikkontoret att hos Transportstyrelsen begära erforderliga författningsändringar för att nå upp till ambitionen att Stockholm ska vara en drivande part på miljöbilsområdet och sträva mot att bli en utsläppsfri bilstad i världsklass år 2030.

Transportstyrelsen föreslår att:

- det i 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276) införs ett nytt stycke med trafikregler för laddplats,
- det i 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen (1998:1276) införs ett bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter om att viss plats ska vara laddplats,
- det i 10 kap. trafikförordningen införs en ny 9 a § med bestämmelser om under vilka förutsättningar en plats får förklaras som laddplats,
- det i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner införs en definition av laddplats,
- det i 2 kap. 28 § vägmärkesförordningen (2007:90) införs en ny symbol för laddplats och att det i 2 kap. 30 § samma förordning i fråga om T8, *symbol-tavla*, införs bestämmelser motsvarande de som gäller för parkeringsplatser utmärkta med symbolen för rörelsehindrade.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 november 2010.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden. Trafikkontoret har svarat med ett kontorsutlåtande med hänvisning till den korta remisstiden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 juli 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret kan konstatera att de föreslagna författningsändringarna är i linje med trafikinämndens önskemål och utgör önskade förutsättningar för att underlätta en storskalig introduktion av elbilar i Stockholm. Stadsledningskontoret anser dock att en egen

klassning av elbilar och laddhybrider hade varit en bättre lösning för att även ge förutsättningar för parkering av dessa fordon utöver laddningstillfället. Vidare är Stadsledningskontoret tveksamma till förslaget om en ändring i någon form av detaljplan är en förutsättning för införandet av lokal trafikföreskrift om laddplats.

Trafikkontoret

Trafikkontorets kontorsyttrande daterat den 30 juni 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Vid en samlad bedömning av de olika metoderna anser kontoret att Transportstyrelsens valda metod bör genomföras.

Kontoret vill dock framhålla att det hade varit bättre om såväl elbil som laddhybrid hade kunnat klassas som egna fordonsslag och därigenom öppnat för möjligheten att inrätta parkering för endast dessa fordon. Fördelen med ett sådant arrangemang är att tillgängligheten till gatuparkering ökar och därigenom även incitamentet för inköp och användning av dessa typer av fordon. Ur detta perspektiv ter sig den valda metoden inte helt tillfredsställande, då den bygger på ett utbyggt laddningsplatssystem.

Kontoret vill också framhålla vikten av att projektet parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider kommer till stånd fortast möjligt. I sammanhanget bör därför nämnas att Trafik- och renhållningsnämnden tillskrivit Transportstyrelsen med begäran om erforderliga författningsändringar för att möjliggöra för kommunerna att reservera parkeringsplatser för bland annat elbil.

Avslutningsvis vill kontoret även framföra att det är tveksamt till ett genomförande av förslaget om en ändring i någon form av detaljplan är en förutsättning för införande av lokal trafikföreskrift om laddplats. Detta skulle i så fall medföra både tidskrävande administration och kostnader för kommunen.